



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 2 юни 2022 г.  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

Междуинституционално досие:  
2021/0205(COD)

---

---

TRANS 348  
AVIATION 107  
ENV 532  
ENER 244  
IND 211  
COMPET 434  
ECO 49  
RECH 329  
CODEC 830  
CLIMA 255  
RELEX 726  
IA 86

#### РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

---

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	8859/22
№ док. Ком.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт — ReFuelEU — сектор „Авиация“ – Общ подход

---

Приложено се изпраща на делегациите за сведение текстът, по който Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика) постигна общ подход по посоченото по-горе предложение на заседанието си от 2 юни 2022 г.

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) През последните десетилетия въздушният транспорт изпълнява жизненоважна роля за икономиката на Съюза и в ежедневието на гражданите на Съюза като един от най-добре функциониращите и най-динамичните сектори в икономиката на Съюза. Той е мощен стимул за икономическия растеж, заетостта, търговията и туризма, както и за свързаността и мобилността и на предприятията, и на гражданите, особено в рамките на вътрешния авиационен пазар на Съюза. Растежът в областта на услугите за въздушен транспорт допринася в значителна степен за подобряването на свързаността в рамките на Съюза и с трети държави и е важен фактор за икономиката на Съюза.

---

<sup>1</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>2</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (2) От 2020 г. насам въздушният транспорт е един от секторите, най-силно засегнати от кризата с COVID-19. С перспективата за предстоящия край на пандемията се очаква въздушното движение да се възстанови постепенно през следващите години и да възвърне равнищата си отпреди кризата. Същевременно емисиите от сектора се увеличават от 1990 г. насам, като е възможно тенденцията за увеличаване на емисиите да се възстанови с преодоляването на пандемията. Поради това е необходимо да се подготвим за бъдещето и да извършим необходимите промени, за да се гарантира добре функциониращ пазар на въздушния транспорт, който допринася за постигането на целите на Съюза в областта на климата и се характеризира с висока степен на свързаност, безопасност и сигурност.
- (3) Функционирането на сектора на въздушния транспорт в Съюза се определя от неговия трансграничен характер в рамките на целия Съюз и от неговото глобално измерение. Вътрешният авиационен пазар е един от най-интегрираните сектори в Съюза, уреден от единни правила за достъпа до пазара и условията за функциониране. Външната политика в областта на въздушния транспорт се урежда от правила, установени на световно равнище от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), както и от всеобхватни многостранни или двустранни споразумения между Съюза или неговите държави членки и трети държави.
- (4) Пазарът на въздушния транспорт е обект на силна конкуренция между стопанските субекти в целия Съюз, поради което еднаквите условия на конкуренция са абсолютно необходими. Стабилността и просперитетът на пазара на въздушния транспорт и неговите стопански субекти зависят от ясна и хармонизирана рамка на политиката, при която операторите на въздухоплавателни средства, летищата и други участници във въздухоплаването могат да извършват дейност въз основа на равни възможности. При възникване на нарушения на пазара те застрашават да поставят операторите на въздухоплавателни средства или летищата в неблагоприятно положение спрямо вътрешните или външните конкуренти. От своя страна това може да доведе до загуба на конкурентоспособност за отрасъла на въздушния транспорт, както и до загуба на въздушни връзки за гражданите и предприятията.

- (5) По-специално е важно да се гарантират еднакви условия на конкуренция на целия пазар на въздушния транспорт в Съюза по отношение на авиационното гориво, което съставлява значителна част от разходите на операторите на въздухоплавателни средства, като същевременно се стимулира декарбонизацията на въздушния транспорт посредством насърчаването на устойчиви авиационни горива (УАГ). Разликите в цените на горивата могат да окажат въздействие върху икономическите показатели на операторите на въздухоплавателни средства и да повлияят неблагоприятно върху конкуренцията на пазара. Когато са налице разлики в цените на авиационното гориво между летищата в Съюза или между летищата в Съюза и тези извън него, това може да принуди операторите на въздухоплавателни средства по икономически причини да адаптират стратегиите си за зареждане с гориво. Превозът на гориво над необходимото количество за полета увеличава разхода на гориво и води до излишни емисии на парникови газове. Съответно превозът на гориво над необходимото количество за полета от страна на операторите на въздухоплавателни средства подкопава усилията на Съюза за опазване на околната среда. Някои оператори на въздухоплавателни средства могат да се ползват от изгодни цени на авиационното гориво в тяхната основна база като конкурентно предимство спрямо други авиокомпании, извършващи дейност по подобни маршрути. Това може да представлява заплаха за конкурентоспособността на сектора и да е вредно за въздушните връзки. С регламента следва да бъдат установени мерки, чрез които да бъдат предотвратени такива практики с цел да се избегне излишната вреда за околната среда, както и да се възстановят и поддържат условията на лоялна конкуренция на пазара на въздушния транспорт.
- (6) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ гарантирането едновременно на ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза и на опазването на околната среда. Устойчивото развитие на въздушния транспорт изисква въвеждането на мерки, целящи намаляване на въглеродните емисии от въздухоплавателни средства, изпълняващи полети от летища в Съюза. Тези мерки следва да допринесат за изпълнението на целите на Съюза в областта на климата до 2030 г. и 2050 г.

- (7) В Съобщението относно Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност<sup>3</sup>, прието от Комисията през декември 2020 г., се определя посока за действие по отношение на транспортната система на ЕС с цел да бъде постигната нейната екологосъобразна и цифрова трансформация и тя да стане по-стабилна. Декарбонизацията на сектора на въздушния транспорт е необходим и труден процес, особено в краткосрочен план. Технологичните постижения, преследвани в европейски и национални научноизследователски и иновационни програми в областта на въздухоплаването, са допринесли за значително намаляване на емисиите през последните десетилетия. Световният растеж на въздушното движение обаче изпревари намаляването на емисиите в сектора. Въпреки че се очаква новите технологии да спомогнат за намаляване на зависимостта на полетите на къси разстояния от енергията от изкопаеми горива през следващите десетилетия, УАГ предлагат единственото решение за значителна декарбонизация на полетите от всякакъв обсег още в краткосрочен план. Понастоящем обаче този потенциал е в голяма степен неоползотворен.
- (8) УАГ са течни, заместващи горива, които са напълно заменяеми с конвенционалното авиационно гориво и са съвместими със съществуващите двигатели на въздухоплавателните средства. Няколко начина за производство на УАГ са сертифицирани на световно равнище за използване в гражданското или военното въздухоплаване. УАГ са технологично готови да изпълняват важна роля за намаляването на емисиите от въздушния транспорт още в съвсем краткосрочен план. Очаква се те да съставляват голяма част от горивния микс във въздухоплаването в средно- и дългосрочен план. Освен това с подкрепата на подходящи международни стандарти по отношение на горивата УАГ могат да допринесат за намаляване на съдържанието на ароматни съединения в крайното гориво, използвано от даден оператор, което спомага за намаляването на други емисии, различни от СО<sub>2</sub>. Очаква се други алтернативни начини за задвижване на въздухоплавателни средства, като например електроенергия или течен водород, да допринасят все повече за декарбонизацията на въздушния транспорт, като се започне от полетите на къси разстояния.
- (9) Постепенното въвеждане на УАГ на пазара на въздушния транспорт ще представлява допълнителен разход за гориво за авиокомпаниите, тъй като понастоящем производството по тези технологии за горива е по-скъпо в сравнение с конвенционалното авиационно гориво. Очаква се това да задълбочи съществуващите до момента проблеми във връзка с еднаквите условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт по отношение на авиационното гориво и да породи допълнителни нарушения на пазара между операторите на въздухоплавателни средства и летищата. В настоящия регламент следва да бъдат предвидени мерки, с които да се предотврати неблагоприятното въздействие от въвеждането на УАГ върху конкурентоспособността в сектора на въздухоплаването, като бъдат определени хармонизирани изисквания за целия Съюз.

---

<sup>3</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготовка на европейския транспорт за бъдещето (COM/2020/789 final, 9.12.2020 г.).

- (10) На световно равнище въпросите с УАГ се уреждат от ИКАО. По-специално, ИКАО установява подробни изисквания относно устойчивостта, проследяването и отчитането на УАГ за използване на полети, от обхвата на Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA). Въпреки че в CORSIA са предвидени стимули и УАГ се считат за неразделен стълб от работата по осъществяване на дългосрочна амбициозна цел за международното въздухоплаване, понастоящем не съществува задължителна схема за използването на УАГ за международни полети. По принцип всеобхватните многостранни или двустранни споразумения в областта на въздушния транспорт между ЕС или неговите държави членки и трети държави включват разпоредби относно опазването на околната среда. Към момента обаче тези разпоредби не налагат на договарящите страни никакви обвързващи изисквания за използването на УАГ.
- (11) На равнището на ЕС общи правила относно енергията от възобновяеми източници за транспортния сектор са определени в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup>. В миналото такива хоризонтални междусекторни регулаторни рамки не се оказаха ефективни за осъществяването на преход от изкопаеми горива към УАГ във въздушния транспорт. В Директива (ЕС) 2018/2001 и предшествания я акт се определят общи цели за всички видове транспорт, на които да се доставят възобновяеми горива. Тъй като въздухоплаването е малък пазар на горива, за който производството на възобновяеми горива е по-скъпо в сравнение с другите видове транспорт, такива регулаторни рамки следва да бъдат допълнени със специални мерки за въздухоплаването, за да се стимулира ефективно внедряването на УАГ. Освен това националното транспониране на Директива (ЕС) 2018/2001 поражда рискове от значително фрагментиране на пазара на въздушния транспорт, при което с националните правила относно УАГ ще се определят значително различаващи се цели. Може да се очаква, че това ще задълбочи допълнително проблемите по отношение на еднаквите условия на конкуренция във въздушния транспорт.

---

<sup>4</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

- (12) Поради това трябва да бъдат предвидени единни правила за вътрешния авиационен пазар, които да допълнят Директива (ЕС) 2018/2001 и да допринесат за нейните общи цели, като вземат предвид специфичните нужди и изисквания, възникващи на вътрешния авиационен пазар на ЕС. По-специално целта на настоящия регламент е да се избегне фрагментиране на авиационния пазар, да се избегнат евентуалните нарушения на конкуренцията между стопанските субекти или нелоялните практики на избягване на разходи по отношение на зареждането с гориво от страна на операторите на въздухоплавателни средства, като се стимулира използването на УАГ. Настоящият регламент обаче не следва да засяга задълженията, предвидени в Директива (ЕС) 2018/2001; Държавите членки могат да отчитат използването на авиационни горива, обхванати от настоящия регламент, за постигане на общите и конкретните цели, определени в посочената директива, при спазване на нейните условия и в рамките на нейните граници.
- (13) На първо място целта на настоящия регламент е да се установи рамка, с която се възстановяват и поддържат еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт по отношение на използването на авиационни горива. С тази рамка следва да се избегнат различаващите се изисквания в рамките на Съюза, които ще задълбочат практиките на зареждане с гориво, нарушаващи конкуренцията между операторите на въздухоплавателни средства или поставящи някои летища в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо други. На второ място, целта на настоящия регламент е авиационният пазар на ЕС да се подготви със стриктни правила, за да се гарантира, че постепенното увеличаване на дяловете на УАГ може да бъде въведено на летищата в Съюза без вредно въздействие върху конкурентоспособността на вътрешния авиационен пазар на ЕС.
- (14) Важно е да се определят хармонизирани правила за целия вътрешен пазар на ЕС, които да се прилагат пряко и по еднакъв начин по отношение на участниците на авиационния пазар, от една страна, и пазара на авиационните горива, от друга страна. Общата рамка, установена с Директива (ЕС) 2018/2001, следва да бъде допълнена с *lex specialis* по отношение на въздушния транспорт. Това следва да включва постепенно увеличаващи се цели за доставката на УАГ. Тези цели следва да бъдат определени внимателно, като се вземат предвид целите за добре функциониращ пазар на въздушния транспорт, необходимостта от декарбонизация на сектора на въздухоплаването, както и настоящото състояние на отрасъла на УАГ.

(15) Настоящият регламент следва да се прилага по отношение на въздухоплавателните средства, участващи в гражданското въздухоплаване, които изпълняват полети в търговския въздушен транспорт. Той не следва да се прилага по отношение на въздухоплавателни средства като военни въздухоплавателни средства и въздухоплавателни средства, участващи в операции по търсене, свързани с хуманитарна помощ, репатриране и депортиране, спасителни и медицински цели или за оказване на помощ при бедствия, както и в митнически, полицейски и противопожарни операции. В действителност полетите, изпълнявани при такива обстоятелства, са от изключително естество и в това си качество не могат винаги да бъдат планирани по същия начин като редовните полети. Поради естеството на дейностите си те винаги могат да бъдат в състояние да изпълняват задълженията съгласно настоящия регламент, тъй като това може да представлява ненужна тежест. За да бъдат постигнати еднакви условия на конкуренция на единния авиационен пазар на ЕС, настоящият регламент следва да обхваща възможно най-голяма част от търговското въздушно движение, осъществявано от летищата, намиращи се на територията на ЕС. Същевременно, с цел да се гарантират въздушни връзки в полза на гражданите, предприятията и регионите на ЕС, е важно да се избегне налагането на ненужна тежест на операциите на въздушния транспорт на малки летища. Следва да бъде определен праг на пътническите и товарните въздушни превози, под който летищата няма да бъдат обхванати от настоящия регламент. Приложното поле на регламента обаче следва да обхваща поне 95 % от общия трафик, който тръгва от летищата в Съюза. Освен това държавите членки следва да могат да решат, че разположено на тяхна територия летище, което не достига този праг, следва да бъде третирано като летище в Съюза за целите на настоящия регламент и поради това следва да попада в обхвата на настоящия регламент. По същите причини следва да бъде определен праг за освобождаване на операторите на въздухоплавателни средства, които реализират много малък брой заминавания от летища, намиращи се на територията на ЕС.

- (16) Следва да се насърчава разработването и внедряването на УАГ с голям потенциал за устойчивост, търговска зрялост и голям потенциал за иновации и растеж с цел удовлетворяване на бъдещите нужди. Това следва да подкрепя създаването на иновативни и конкурентни пазари на горива и да гарантира достатъчно предлагане на УАГ за въздухоплаването в краткосрочен и дългосрочен план с цел допринасяне за амбициите на Съюза за декарбонизация на транспорта при същевременно увеличаване на усилията на Съюза за постигане на високо равнище на опазване на околната среда. За тази цел всички биогорива, които отговарят на критериите за устойчивост и за емисии на парникови газове, определени в Директива (ЕС) 2018/2001, и които са сертифицирани в съответствие с посочената директива, с изключение на биогоривата, произведени от „хранителни и фуражни култури“, възобновяеми горива от небиологичен произход, както и рециклираните въглеродни авиационни горива, отговарящи на прага за намаление на емисиите на парникови газове, посочен в същата директива, следва да бъдат допустими. В това отношение, за да се гарантира съгласуваност с други свързани политики на ЕС, допустимостта на биогоривата, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива следва да се основава на критериите за устойчивост и праговете, установени в Директива 2018/2001.

По-специално УАГ, произведени от суровините, изброени в част Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, са от основно значение като настоящата най-утвърдена в търговско отношение технология за декарбонизация на въздушния транспорт още в краткосрочен план. Делът на възобновяемите горива, произведени чрез съвместна преработка, следва да бъде допустим съгласно определението за УАГ, при условие че делът на възобновяемите горива се произвежда от суровините, изброени в Директива (ЕС) 2018/2001, с изключение на биогоривата, произведени от „хранителни и фуражни култури“, както са дефинирани в член 2, втора алинея, точка 40 от посочената директива, и определени в съответствие с методиката, установена в Делегиран акт [XXX].

Синтетичните нисковъглеродни авиационни горива, с които се постига подобно голямо намаление на емисиите на парникови газове като възобновяемите горива от небиологичен произход, също следва да бъдат включени в обхвата на настоящия регламент.

- (16a) Като се има предвид тяхната употреба за козметични продукти и фуражи, биогоривата, различни от биогоривата от ново поколение, определени в член 2, втора алинея, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001, и различни от биогоривата, произведени от суровините, изброени в част Б от приложение IX към посочената директива, доставяни на летищата в Съюза от всеки доставчик на гориво, следва да възлизат най-много на 3 % за целите на спазването на минималните дялове на УАГ, които трябва да бъдат доставяни на всяко летище в Съюза съгласно настоящия регламент.

(17) По причини, свързани с устойчивостта, не следва да бъдат допустими горивата от хранителни и фуражни култури. По-специално, непреки промени в земеползването възникват, когато отглеждането на култури за биогорива измести традиционното производство на култури за храни и фуражи. Това допълнително търсене може да увеличи натиска върху земята и да доведе до разширяване на обработваемите земи, така че да бъдат обхванати райони с високи въглеродни запаси като гори, влажни зони и торфища, което да доведе до допълнителни емисии на парникови газове и опасения във връзка със загубата на биологично разнообразие. Проучванията показват, че мащабът на въздействие зависи от различни фактори, включително от вида на суровините, използвани за производството на гориво, равнището на търсене на допълнителни суровини, предизвикано от използването на биогорива, както и степента, в която земите с високи въглеродни запаси са защитени в целия свят. Най-големите рискове от непреките промени в земеползването бяха установени при биогоривата и горивата, произведени от суровини, по отношение на които се наблюдава значително разширяване на производствения район, така че да обхване земи с високи въглеродни запаси. Съобразно с това горивата от хранителни и фуражни култури не следва да се насърчават. Този подход съответства на политиката на Съюза, и по-специално Директива (ЕС) 2018/2001, в която се ограничава и се определят тавани за използването на такива биогорива в автомобилния и в железопътния транспорт, като се имат предвид по-малките ползи от тях за околната среда, по-ниските показатели по отношение на потенциала за намаляване на емисиите на парникови газове и по-общите опасения във връзка с устойчивостта. В допълнение към емисиите на парникови газове, свързани с непреки промени в земеползването, които могат да неутрализират частично или изцяло намалението на емисиите на парникови газове от отделните биогорива, непреките промени в земеползването пораждаат рискове и за биологичното разнообразие. Този риск е изключително сериозен във връзка с потенциално голямото разширяване на производството, обусловено от значителното увеличаване на търсенето. Понастоящем в сектора на въздухоплаването равнищата на търсенето на биогорива от хранителни и фуражни култури са незначителни, тъй като над 99 % от използваните понастоящем авиационни горива са с изкопаем произход. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива от хранителни и фуражни култури чрез насърчаване на тяхното използване съгласно настоящия регламент. Освен това с недопустимостта на биогоривата от култури съгласно настоящия регламент рискът от забавяне на декарбонизацията в автомобилния транспорт се свежда до минимум, което в противен случай би могло да доведе до изместване на биогоривата от култури от автомобилния сектор към сектора на въздухоплаването. Важно е това изместване да бъде сведено до минимум, тъй като понастоящем автомобилният транспорт продължава да бъде най-замърсяващият транспортен сектор.

- (18) [...]
- (19) Целта на настоящия регламент следва да бъде да се гарантира, че операторите на въздухоплавателни средства могат да се конкурират въз основа на равни възможности по отношение на достъпа до УАГ. За да се избегнат нарушения на пазара на въздухоплавателни услуги, на летищата в Съюза от обхвата на настоящия регламент следва да бъдат доставяни еднакви минимални дялове УАГ. За да се създаде ясна и предвидима правна рамка и по този начин да се насърчи пазарното разработване и внедряване на най-устойчивите и иновативни технологии за горива с потенциал за растеж, който да удовлетвори бъдещите нужди, в настоящия регламент следва да бъдат определени постепенно увеличаващи се с времето минимални дялове на УАГ, включително на синтетични авиационни горива. Определянето на специално подзадължение за синтетичните авиационни горива е необходимо с оглед на значителния потенциал за декарбонизация на тези горива, както и с оглед на настоящите прогнозни производствени разходи за тях. Когато се произвеждат от електроенергия от възобновяеми енергийни източници и въглерод, улавян пряко от въздуха, синтетичните авиационни горива могат да постигнат до 100 % намаляване на емисиите в сравнение с конвенционалното авиационно гориво. Освен това те имат отличителни предимства в сравнение с други видове УАГ по отношение на ефективността на ресурсите (по-специално що се отнася до нуждите от вода) на производствения процес. Производствените разходи за синтетичните авиационни горива обаче понастоящем се оценяват като 3 до 6 пъти по-високи от пазарната цена на конвенционалното авиационно гориво. Поради това в настоящия регламент следва да бъде установено специално подзадължение за тази технология. Доставчиците на горива следва да имат възможността да постигнат минималните дялове, определени в настоящия регламент, които използват синтетични нисковъглеродни авиационни горива, получени от нисковъглероден водород, с които се постигат подобни високи намаления на емисиите на парникови газове като с възобновяемите горива от небиологичен произход.
- (20) Важно е да се гарантира, че минималните дялове на УАГ могат да бъдат успешно доставяни на авиационния пазар без недостиг в предлагането. За тази цел следва да се планира достатъчен срок, за да се позволи на отрасъла на горивата от възобновяеми източници да развие съответен производствен капацитет. Доставката на УАГ следва да стане задължителна, считано от 2025 г. Аналогично, с цел да се постигне правна сигурност и предвидимост на пазара и трайно да се привлекат инвестиции за производствен капацитет за УАГ, условията в настоящия регламент следва да бъдат стабилни за продължителен период от време.

(20a) Тъй като в регламента не се определя максимален дял на УАГ от всички авиационни горива, авиокомпаниите и доставчиците на гориво могат да преследват по-амбициозни екологични политики с по-голяма степен на въвеждане и доставяне на УАГ в общата си мрежа от операции. Съответно пазарът следва да остане свободен да доставя и използва по-големи количества УАГ, отколкото необходимите за прилагането на минималните дялове, определени в настоящия регламент. Освен това, за да се засили допълнително декарбонизацията на сектора на въздухоплаването и с оглед на значителния потенциал за декарбонизация на синтетичните авиационни горива, държавите членки следва да могат да прилагат за ограничен период от време и до конкретни тавани по-високи минимални дялове на такива горива, отколкото определените в настоящия регламент, на едно или няколко летища в Съюза, разположени на тяхна територия, когато минималният дял на УАГ, включително синтетични авиационни горива, определен в настоящия регламент, е бил достигнат средно на всички летища в Съюза през предходния отчетен период или по всяко време преди 1 януари 2027 г. Държавите членки следва също така да имат възможността да не прилагат такива тавани в случай на малки летища, при които годишният превоз на пътници извън националния превоз на пътници е по-малък от 2 милиона пътници, тъй като този допълнителен вариант не би оказал неблагоприятно въздействие върху вътрешния авиационен пазар. Когато обаче разпространението на синтетични авиационни горива на всички летища в Съюза не може да бъде гарантирано поради структурна липса на производство или доставка на такива горива в Съюза, Комисията следва да приеме решение, с което да изиска от държавите членки да преустановят прилагането на тези по-високи национални минимални дялове. Разпоредбите на настоящия регламент не следва да възпрепятстват държавите членки да прилагат специални мерки, различни от предвидените в настоящия регламент, насочени към улесняване на използването на УАГ за вътрешни полети.

- (21) С въвеждането и по-голямото използване на УАГ на летищата в Съюза практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета може да се задълбочат вследствие на увеличението на цените на авиационното гориво. Практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета не са устойчиви и следва да бъдат избягвани, тъй като подкопават усилията на Съюза за намаляване на въздействията на транспорта върху околната среда. Те биха противоречали на целите за декарбонизация на въздухоплаването, тъй като увеличеното тегло на въздухоплавателното средство ще увеличи разхода на гориво и съответните емисии от даден полет. Освен това практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета поставят в риск еднакви условия на конкуренция в Съюза между операторите на въздухоплавателни средства, както и между летищата. Поради това в настоящия регламент от операторите на въздухоплавателни средства следва да се изиска да зареждат гориво преди заминаването от дадено летище в Съюза. Количеството на горивото, заредено преди заминаването от дадено летище в Съюза, следва да бъде съобразено с количеството на горивото, необходимо за изпълнение на полетите, заминаващи от това летище, без да се засяга резервът от гориво, който трябва да се зареди, за да се спазят приложимите правила за безопасност на горивата, например по-специално Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>5</sup>. Изискването гарантира, че по отношение на оператори от Съюза и на чуждестранни оператори по еднакъв начин се прилагат еднакви условия за операции в Съюза, като съвременно се гарантира високо равнище на опазване на околната среда.
- (21a) В настоящия регламент обаче следва да се предвиди възможност за освобождаване за ограничен период от време на операторите на въздухоплавателни средства от задължението да зареждат гориво преди заминаването по конкретни маршрути на разстояние по-малко от 1200 километра, заминаващи от летища в Съюза, в случай че тези оператори могат да докажат сериозни и повтарящи се оперативни затруднения при презареждане с гориво на въздухоплавателните средства на дадено летище в Съюза, които не им позволяват да извършват полети за обслужване в рамките на разумен период от време, което може да окаже въздействие върху свързаността, особено на периферните региони, или структурни затруднения с доставките на гориво, водещи до значително по-високи цени на горивата в сравнение със средните цени, прилагани за подобни видове горива на други летища в Съюза. Значително по-високите цени на въпросното летище не следва да се дължат предимно на по-голямото използване на УАГ на това летище.

---

<sup>5</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

- (22) Управляващият орган на летище в Съюза, попадащо в обхвата на настоящия регламент, следва да предприеме необходимите мерки за улесняване на достъпа до УАГ, така че да не представлява пречка по отношение на използването на такова гориво. Ако е необходимо, компетентните органи на държавата членка, където е разположено летището, следва да могат да изискат от управляващия орган на летище в Съюза да предостави информация относно безпроблемното разпределение и зареждане на операторите на въздухоплавателни средства с гориво с УАГ. Ролята на компетентните органи следва да дава възможност на управляващия орган на летищата в Съюза и на авиокомпаниите да имат общо координационно звено в случай на необходимост от технически разяснения по отношение на наличието на инфраструктура за горива.
- (23) От операторите на въздухоплавателни средства следва да се изисква да докладват ежегодно на компетентните органи и на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) относно закупуването от тях на УАГ, както и относно характеристиките на това гориво. Следва да се предоставя информация относно характеристиките на закупените УАГ, като например, наред с другото, естеството и произхода на суровините, процеса на преобразуване и емисиите през целия жизнен цикъл.
- (24) От операторите на въздухоплавателни средства също така следва да се изисква да докладват ежегодно относно зареденото от тях действително количество авиационно гориво по летища в Съюза, за да докажат, че не е извършен превоз на гориво над необходимото количество за полета. Докладите следва да бъдат проверявани от независими проверяващи органи и предавани на компетентните органи и на Агенцията за извършване на мониторинг и оценка на съответствието с изискванията. Независимите проверяващи органи следва да определят точността на необходимото количество авиационно гориво за година, което е отчетено от операторите, като използват одобрен от Комисията инструмент.
- (25) От доставчиците на авиационно гориво следва да се изисква да докладват ежегодно в базата данни на Съюза, посочена в член 28 от Директива (ЕС) 2018/2001, относно доставянето от тяхна страна на авиационно гориво, включително на УАГ.
- (25a) Държавите членки следва да определят компетентен орган или органи, отговорни за осигуряване на прилагането на настоящия регламент спрямо операторите на въздухоплавателни средства, летищата на Съюза и доставчиците на гориво. Настоящият регламент следва да определи правилата за разпределянето на операторите на въздухоплавателни средства, летищата в Съюза и доставчиците на гориво към компетентните органи. Агенцията следва да изпрати на компетентните органи данните, обединени за операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на авиационни горива, за които органите разполагат с компетентност. Доколкото е възможно, нивото на обобщаване следва да дава на компетентните органи възможност за сравнение с други източници на данни.

- (256) Агенцията следва ежегодно да изготвя технически доклад и да го изпраща на Съвета и на Европейския парламент. Това е важно по-специално за осигуряването на ясна видимост относно степента на спазване на регламента, използването на УАГ в Съюза и в трети държави, състоянието на пазара, включително информация за развитието на ценовата разлика между УАГ и изкопаемите горива, и състава на авиационното гориво.
- (26) Не е възможно без допълнителни процедури да се определи точно дали операторите на въздухоплавателни средства действително са заредили физически дяловете УАГ в резервоарите си на конкретни летища в Съюза. Поради това на операторите на въздухоплавателни средства следва да се позволи да докладват за използваните от тях УАГ въз основа на документите за покупка. Операторите на въздухоплавателни средства следва да имат правото да получават от доставчика на авиационно гориво информацията, която е необходима за докладване на закупуването на УАГ. Доставчиците на горива могат да докажат съответствие с настоящия регламент, като използват системата за масов баланс, посочена в член 30 от Директива (ЕС) 2018/2001.
- (27) Важно е операторите на въздухоплавателни средства да могат да отчетат използването на УАГ по схемите за търговия с емисии — като например системата на ЕС за търговия с емисии или CORSIA, по тяхна преценка. Важно е обаче настоящият регламент да не води до двойно отчитане на намаляването на емисиите. На операторите на въздухоплавателни средства следва да се позволи да подават искане за предимства за използването на една и съща партида УАГ само един път. От доставчиците на гориво следва да се изисква да предоставят на операторите на въздухоплавателни средства безплатно всякаква информация, свързана със свойствата на УАГ, продавано на този оператор на въздухоплавателни средства, и която има отношение към докладването от страна на оператора на въздухоплавателни средства съгласно настоящия регламент или схемите за търговия с емисии.
- (28) С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция на вътрешния авиационен пазар и придържането към амбициите на Съюза в областта на климата, с настоящия регламент следва да бъдат въведени ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за доставчиците на авиационно гориво и операторите на въздухоплавателни средства в случай на неспазване на изискванията. Равнището на санкциите трябва да бъде пропорционално на щетите върху околната среда и на нарушаването на еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар, дължащи се на неспазването на изискванията. При налагането на глоби органите следва да вземат под внимание развитието на цената на авиационното гориво и УАГ през отчетната година.

- (28б) Преходът от изкопаеми горива към УАГ ще играе значителна роля за улесняване на декарбонизацията. Като се има предвид обаче настоящата липса на пазар на УАГ в ЕС, високото равнище на конкуренция между операторите на въздухоплавателни средства и значителната разлика в цените между керосина от изкопаеми горива и УАГ, този преход следва да бъде подкрепен чрез стимули, които отразяват ползите за околната среда от УАГ и ги правят по-конкурентоспособни за операторите на въздухоплавателни средства. Използването на приходите, получени от глобите, или на паричната равностойност на тези приходи в подкрепа на научноизследователски и иновационни проекти в областта на УАГ, производството на УАГ или механизми, които позволяват да се преодолеят ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива, би допринесло за постигането на тази цел.
- (29) Санкциите за доставчиците, които не успеят да постигнат целевите показатели, определени в настоящия регламент, следва да бъдат допълнени от задължението недостигащото количество да се достави на пазара с цел изпълнение на квотата през следващата година.
- (29а) Следва да бъде предвиден преходен период от 10 години за целите на спазването на изискванията за минимален дял на УАГ, заложен в настоящия регламент, за да се осигури разумен срок на доставчиците на авиационно гориво, летищата в Съюза и операторите на въздухоплавателни средства да направят необходимите технологични и логистични инвестиции. По време на този етап може да се използва авиационно гориво, съдържащо по-големи дялове на УАГ в някои летища, за да се компенсират по-малките дялове УАГ или намаленото наличие на конвенционално авиационно гориво на други летища.
- (30) Настоящият регламент следва да включва разпоредби за периодични доклади до Европейския парламент и до Съвета относно развитието на авиационния пазар и пазара на горивата и въздействието на настоящия регламент върху вътрешния авиационен пазар на Съюза, върху свързаността на островите и отдалечените територии и върху конкурентоспособността на европейските въздушни превозвачи и летищните центрове спрямо техните конкуренти в съседните държави, ефективността на основните елементи на регламента, като например минималните дялове на УАГ, размера на глобите или развитието на политиката относно използването на УАГ на международно равнище. Тези елементи са ключови за осигуряването на ясна представа за актуалното състояние на пазара на УАГ и следва да бъдат взети под внимание при обмислянето на преразглеждане на регламента.

В тези доклади Комисията следва да разгледа варианти за изменения, когато е целесъобразно, включително механизми за подпомагане на производството и използването на УАГ, както и механизми, позволяващи да се преодолеят ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива, за да се ограничи неблагоприятното въздействие на настоящия регламент върху въздушните връзки и конкуренцията и да се намали изместването на въглеродни емисии.

Определеното в настоящия регламент изискване да се гарантира, че на всяко летище в Съюза се предоставя минимален дял УАГ, би могло да стимулира операторите на въздухоплавателни средства, извършващи свързващи полети, заминаващи от летища в Съюза с крайно местоназначение извън Съюза, да преминават транзитно през възлови летища извън ЕС, които не подлежат на това изискване, вместо през възлови летища в ЕС. Това би могло да доведе до нарушаване на конкуренцията за сметка на летищата и операторите в Съюза, които използват такива летища, и до риск от изместване на въглеродни емисии. При липсата на задължителна схема за използването на УАГ за международни полети на равнището на ИКАО или във всеобхватни многостранни или двустранни споразумения в областта на въздушния транспорт между ЕС и/или неговите държави членки и трети държави с подобно равнище на амбиция в сравнение с изискванията, посочени в настоящия регламент, и целите на Парижкото споразумение или на механизми, разработени на международно равнище за предотвратяване на риска от изместване на въглеродни емисии и нарушаване на конкуренцията, Комисията следва по-специално да обмисли разработването на специални механизми, насочени към предотвратяване на тези последици.

(31) [...].

(31a) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на член 4, параграф 3 и член 5, параграф 2, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на прилагането от държавите членки на по-високи минимални дялове на синтетично авиационно гориво и на освобождаванията от задължението за зареждане на гориво преди заминаването, които могат да бъдат предоставени на операторите на въздухоплавателни средства.

(32) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно да се поддържат еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза при същевременно увеличаване на използването на УАГ, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки поради трансграничния характер на въздухоплаването, а поради характеристиките на пазара и последиците от действието може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### **Предмет**

В настоящия регламент се предвиждат хармонизирани правила относно въвеждането и доставката на устойчиви авиационни горива.

### *Член 2*

#### **Приложно поле**

Настоящият регламент се прилага по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, летищата в Съюза и доставчиците на авиационно гориво.

Когато е целесъобразно, дадена държава членка може да реши, че разположено на нейната територия летище следва да бъде третирано като летище в Съюза за целите на настоящия регламент. Съответната държава членка уведомява Комисията и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) за своето решение една година, преди това решение да започне да се прилага. Комисията публикува информацията в *Официален вестник на Европейския съюз* и предоставя актуализиран и консолидиран списък на съответните летища, който е леснодостъпен.

### Член 3

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- „летище в Съюза“ означава летище, както е определено в член 2, параграф 1 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup>, на което през отчетния период са извършени пътнически превози на над 1 милион пътници или товарни превози на над 100 000 тона товари и което не се намира в най-отдалечен регион, включен в списъка в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз;
- „Управляващ орган на летището“ означава субектът, посочен в член 3 от Директива 96/67/ЕО<sup>7</sup>, или, когато съответната държава членка е запазила управлението на централизираните инфраструктури за системи за разпределение на гориво за друг орган съгласно член 8 от Директива 96/67/ЕО — този друг орган;
- „оператор на въздухоплавателно средство“ означава лице, което през отчетния период е изпълнило поне 500 полета в търговския въздушен транспорт, заминаващи от летища в Съюза или, в случаите когато това лице не може да бъде установено — собственикът на въздухоплавателното средство;
- „полет в търговския въздушен транспорт“ означава полет, изпълняван за целите на превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или наем, или полет на бизнес авиацията;
- „авиационно гориво“ означава горивото, произведено за пряко използване от въздухоплавателни средства;

---

<sup>6</sup> Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси.

<sup>7</sup> Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36—45).

- „устойчиви авиационни горива,, („УАГ“) означава авиационни горива, които са: а) биогорива, които отговарят на критериите за устойчивост и намаление на емисиите на парникови газове, установени в член 29 от Директива (ЕС) 2018/2001, и които са сертифицирани в съответствие с член 30 от същата директива, с изключение на биогоривата, произведени от „хранителни и фуражни култури“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 40 от посочената директива, б) синтетични авиационни горива или в) рециклирани въглеродни авиационни горива, определени в член 2, втора алинея, точка 35 от Директива (ЕС) 2018/2001, които отговарят на прага за намаление на емисиите на парникови газове, посочен в член 25, параграф 2, втора алинея от същата директива;
- „партида“ означава количеството на УАГ, което може да бъде идентифицирано с номер и може да бъде проследено;
- „емисии през целия жизнен цикъл“ означава емисиите на парникови газове от УАГ, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, при които са взети под внимание емисиите, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, от производството на енергия, транспорта, разпространението и използването на борда, включително по време на горенето, изчислени в съответствие с член 31 от Директива (ЕС) 2018/2001;
- „синтетични авиационни горива“ означава алтернативни авиационни горива, които са възобновяеми горива от небиологичен произход съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001, които отговарят на прага за намаление на емисиите на парникови газове, посочен в член 25, параграф 2, първа алинея от същата директива;
- „синтетични нисковъглеродни авиационни горива“ означава синтетични алтернативни авиационни горива, получени от нисковъглероден водород, чието намаление на емисиите на парникови газове през целия жизнен цикъл в резултат на използването им е най-малко 70 %;
- „конвенционални авиационни горива“ означава горива, произведени от изкопаеми невъзобновяеми източници на въглеводородни горива, използвани във въздухоплаването;
- „доставчик на авиационно гориво“ означава доставчик на гориво, както е определен в член 2, втора алинея, точка 38 от Директива (ЕС) 2018/2001, който доставя авиационно гориво на летище в Съюза;
- „отчетна година“ означава период от една година, през който следва да бъдат представени докладите, посочени в членове 7 и 9, започващ на 1 януари и приключващ на 31 декември;

- „отчетен период“ означава периодът от 1 януари до 31 декември от годината, предшестваща отчетната година;
- „необходимо авиационно гориво за една година“ означава количеството авиационно гориво, наречено „гориво за изпълнение на полета“ и „гориво за рулиране“ в Приложение IV към Регламент 965/2012 на Комисията<sup>8</sup>, което е необходимо за изпълнението на всички полети в търговския въздушен транспорт, осъществявани от опре делен оператор на въздухоплавателни средства, които заминават от дадено летище в Съюза в течение на отчетния период;
- „количество на незареденото гориво за една година“ означава разликата между необходимото авиационно гориво за една година и действителното гориво, заредено от оператор на въздухоплавателни средства преди изпълнение на полетите, които заминават от дадено летище в Съюза в течение на отчетния период;
- „общо количество на незареденото гориво за една година“ означава сборът от количествата на незареденото гориво за една година от страна на оператор на въздухоплавателни средства на всички летища в Съюза в течение на отчетния период;
- „схема за търговия с емисии“ означава схема, по която на операторите на въздухоплавателни средства се предоставят предимства за използването на УАГ.

#### *Член 4*

#### **Дял на УАГ, налично на летищата в Съюза**

**1.** Доставчиците на авиационно гориво гарантират, че общото количество авиационно гориво, предоставяно на операторите на въздухоплавателни средства на всяко летище в Съюза, съдържа минимален дял на УАГ, включително минимален дял синтетично авиационно гориво в съответствие със стойностите и датите на прилагане, определени в приложение I.

Това задължение се счита за изпълнено, когато дяловете, посочени в първа алинея, са постигнати чрез използване на синтетични нисковъглеродни авиационни горива.

---

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

2. За всеки отчетен период биогоривата, различни от биогоривата от ново поколение, определени в член 2, втора алинея, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001, и различни от биогоривата, произведени от суровините, изброени в част Б от приложение IX към посочената директива, доставяни на летищата в Съюза от всеки доставчик на гориво, възлизат най-много на 3 % за целите на спазването на минималните дялове, посочени в параграф 1 и в Приложение I.

3. Когато от посочения в член 12 технически доклад следва, че минималният дял на УАГ, включително синтетично авиационно гориво, определен в приложение I, е бил достигнат през предходния отчетен период средно за летищата в Съюза или по всяко време преди 1 януари 2027 г., за целите на параграф 1 дадена държава членка може да прилага по-висок минимален дял на синтетичното авиационно гориво, отколкото посочения в приложение I, на едно или няколко летища в Съюза, разположени на нейна територия, за следващите отчетни периоди и до 31 декември 2034 г. Съответната държава членка уведомява останалите държави членки и Комисията за приетата мярка. Комисията публикува тази информация в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Когато след приемането от съответната държава членка на мярка съгласно първа алинея от настоящия параграф минималният дял на УАГ, включително синтетично авиационно гориво, определен в приложение I, не може да бъде достигнат през два последователни отчетни периода средно на всички летища в Съюза поради структурна липса на производство или доставка на такива горива в Съюза, Комисията приема решение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13а, параграф 2, с което изисква от държавата членка да спре прилагането на тази мярка.

4. По-високият минимален дял, прилаган от съответната държава членка съгласно параграф 3, първа алинея, не надвишава 1 % за периода до 31 декември 2029 г. и не надвишава минималния дял, определен за синтетичните авиационни горива в приложение I, с повече от 3 % за периода от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2034 г. Тези тавани не се прилагат на летища в Съюза, където годишният превоз на пътници извън националния превоз на пътници е под 2 милиона пътници.

5. Доставчиците на горива могат да докажат, че спазват задължението, съдържащо се в параграф 1, и всяка мярка, приета от държавите членки съгласно параграф 3, първа алинея, като използват системата за масов баланс, посочена в член 30 от Директива (ЕС) 2018/2001.

Без да се засяга прилагането на член 11, параграфи 3 и 4, когато доставчик на авиационно гориво не успее да достави минималните дялове, определени в приложение I, за даден отчетен период, той попълва този недостиг поне през следващия отчетен период.

#### Член 5

##### **Задължение на операторите на въздухоплавателни средства за зареждане с гориво**

1. Годишното количество авиационно гориво, заредено от даден оператор на въздухоплавателно средство на дадено летище в Съюза, е най-малко 90 % от годишното необходимо авиационно гориво, без да се засяга количеството гориво, което трябва да бъде заредено, за да се спазят приложимите правила за безопасност на горивата.
2. Операторите на въздухоплавателни средства може да поискат от компетентния орган, посочен в член 10, параграф 4, полетите по конкретен съществуващ или нов маршрут с дължина под 1200 километра, заминаващи от летище в Съюза, да бъдат освободени от задължението, определено в параграф 1 от настоящия член. Това разстояние се измерва по метода на маршрута по голямата окръжност.

Такова искане се отправя най-малко три месеца преди датата на прилагане на предвиденото освобождаване. Искането представя подходяща обосновка въз основа на сериозни и повтарящи се оперативни трудности при презареждането на въздухоплавателни средства на дадено летище в Съюза, които не им позволяват да извършват ротации в рамките на разумен период от време, или поради структурни затруднения с доставките на гориво, произтичащи от географските характеристики на дадено летище в Съюза, които водят до значително по-високи цени на горивата в сравнение със средните цени, прилагани за подобни видове горива на другите летища в Съюза, по-специално поради специфични ограничения на транспорта на горива или поради ограничената наличност на горива на това летище.

Компетентният орган оценява това искане и с оглед на предоставената обосновка може да поиска допълнителна информация.

Компетентният орган взема решение по това искане поне един месец най-късно преди датата на прилагане на предвиденото освобождаване. Предоставеното освобождаване има ограничен срок на валидност, не по-дълъг от една година, след което се преразглежда по искане на оператора на въздухоплавателното средство.

Неприемането на решение съгласно четвърта алинея от настоящия параграф в срока, определен в него, се счита за имплицитно решение за разрешение за прилагане на исканото освобождаване за срок от една година, след което то се преразглежда по искане на оператора на въздухоплавателно средство.

Компетентният орган уведомява Комисията за списъка на разрешените изключения, като тя го публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и актуализира този списък поне веднъж годишно.

След писмена жалба, подадена от някоя държава членка, даден оператор на въздухоплавателно средство, управляващия орган на съответното летище в Съюза, доставчик на гориво, или по своя собствена инициатива, след оценка на обосновката за предоставеното освобождаване с оглед на критериите, посочени във втора алинея от настоящия параграф, Комисията може да поиска от компетентния орган да приеме решение за отмяна на това освобождаване от началото на следващия период на часово планиране по смисъла на член 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 95/93 посредством акт за изпълнение, приет в съответствие с член 13а, параграф 2. Когато този период на часово планиране започва по-малко от два месеца след публикуването на акта за изпълнение, решението за отмяна на освобождаването започва да се прилага от началото на следващия период на часово планиране.

#### *Член 6*

#### **Задължения на летищата в Съюза да улесняват достъпа до УАГ**

Управляващият орган на летищата в Съюза предприема необходимите мерки за улесняване на достъпа на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, които съдържат дялове на УАГ, в съответствие с настоящия регламент.

Когато оператори на въздухоплавателни средства съобщят на компетентния орган на държавата членка, където е разположено летището, за затруднения при достъпа до авиационни горива, съдържащи УАГ, на дадено летище в Съюза, компетентният орган изисква от управляващия орган на това летище в Съюза да предостави необходимата информация, за да докаже изпълнението на параграф 1. Управляващият орган на съответното летище в Съюза предоставя информацията без ненужно забавяне. Компетентният орган предава тази информация на Агенцията с цел изготвяне на техническия доклад, посочен в член 12.

По искане на компетентния орган управляващият орган на летищата в Съюза предприема необходимите мерки за установяването и справянето с липсата на адекватен достъп на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, които съдържат дялове от УАГ в съответствие с настоящия регламент.

#### Член 7

##### **Задължения на операторите на въздухоплавателни средства за докладване**

До 31 март на всяка година за докладване операторите на въздухоплавателни средства докладват следната информация по отношение на даден период на докладване на компетентните органи и на Агенцията:

- а) общото количество на авиационното гориво, заредено на всяко летище в Съюза, изразено в тонове;
- б) необходимото авиационно гориво за една година, за всяко летище в Съюза, изразено в тонове;
- в) количеството на незареденото гориво за една година, за всяко летище в Съюза. Ако количеството на незареденото гориво за една година е отрицателно или ако то е по-малко от 10 % от необходимото авиационно гориво за една година, докладваното количество на незареденото гориво за една година се отчита като 0;
- г) общото количество на УАГ, закупено от доставчици на авиационно гориво, за изпълнението на техните полети в търговския въздушен транспорт, заминаващи от летища в Съюза, изразено в тонове.
- д) за всяка покупка на УАГ, името на доставчика на авиационното гориво, закупеното количество, изразено в тонове, технологията за преобразуване, характеристиките и произхода на суровината, използвана за производството, както и емисиите през целия жизнен цикъл на УАГ. Когато една покупка включва УАГ с различни характеристики, в доклада тази информация се предоставя за всеки вид УАГ.

Докладът се предоставя в съответствие с образеца, предвиден в приложение II.

Докладът се проверява от независим проверяващ орган в съответствие с изискванията, определени в членове 14 и 15 от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup> и в актовете за изпълнение, приети на нейно основание.

#### Член 8

### **Искане на оператори на въздухоплавателни средства във връзка с използването на УАГ**

Операторите на въздухоплавателни средства не могат да подават искане за предимства за използването на една и съща партида УАГ по повече от една схема за търговия с емисии. Заедно с доклада, посочен в член 7, операторите на въздухоплавателни средства предоставят на Агенцията следното:

- а) декларация за схемите за търговия с емисии, в които участват и в рамките на които може да се докладва използването на УАГ;
- б) декларация, че не са докладвали едни и същи партиди УАГ по повече от една схема.

За целите на докладването на използването на УАГ съгласно разпоредбите на член 7 от настоящия регламент или в рамките на схема за търговия с емисии доставчиците на авиационно гориво предоставят безплатно съответната информация на операторите на въздухоплавателни средства.

---

<sup>9</sup> Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

## Член 9

### Задължения на доставчиците на гориво за докладване

До 31 март всяка отчетна година доставчиците на авиационно гориво докладват в базата данни на Съюза, посочена в член 28 от Директива (ЕС) 2018/2001, следната информация, свързана с отчетния период:

- а) обема на авиационното гориво, доставено на всяко летище в Съюза;
- б) обема на УАГ, доставено на всяко летище в Съюза, и за всеки вид УАГ — както е посочено в буква в);
- в) технологията за преобразуване, естеството и произхода на суровините, използвани за производството, и емисиите през целия жизнен цикъл на всеки вид УАГ, доставян на летищата в Съюза.
- г) средногодишната концентрация на общо ароматни въглеводороди, нафталени и сяра в авиационното гориво, доставяно на всяко летище в Съюза.

Агенцията и компетентните органи имат достъп до базата данни на Съюза. Агенцията използва информацията, която се съдържа в базата данни на Съюза, след като информацията бъде проверена на равнището на държавата членка съгласно член 28 от Директива (ЕС) 2018/2001.

## Член 10

### Компетентен орган

- (1) Държавите членки определят компетентния орган или органи, отговорни за осигуряване на прилагането на настоящия регламент и за налагане на глобите на операторите на въздухоплавателни средства, летищата на Съюза и доставчиците на гориво. Държавите членки уведомяват Комисията за това.
- (2) Агенцията изпраща на компетентните органи данните, обединени за операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на авиационни горива, по отношение на които органите разполагат с компетентност съгласно параграфи 3, 4 и 5.

- (3) Държавата членка, чийто(чиито) компетентен(тни) орган(и), посочен(и) в параграф 1 от настоящия член, отговаря(т) за даден оператор на въздухоплавателни средства, се определя в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията<sup>10</sup>.
- (4) Държавата членка, чийто (чиито) компетентен (тни) орган (и), посочен (и) в параграф 1 от настоящия член, отговаря (т) за дадено летище в Съюза, се определя въз основа на съответната териториална компетентност.
- (5) Държавата членка, чийто(чиито) компетентен(тни) орган(и), посочен(и) в параграф 1 от настоящия член, отговаря(т) за даден доставчик на авиационно гориво, е държавата членка, в която се намира седалището на доставчика на авиационно гориво.

За доставчиците на авиационно гориво, които нямат седалище в държава членка, съответната държава членка е тази, в която доставчикът на авиационно гориво е доставил най-голямото количество авиационно гориво през 2023 г. или през първата година на доставка на авиационно гориво на пазара на ЕС, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. Такъв доставчик на авиационно гориво може да представи мотивирано искане на своя компетентен орган да бъде прехвърлен към друга държава членка, в случай че е доставил най-голямата част от своето авиационно гориво в тази последна държава членка през двете години, предхождащи искането. Решението за прехвърляне се взема в срок от девет месеца след искането, подлежи на одобрение от компетентните органи на държавата членка на прехвърляне и от Комисията и влиза в сила в началото на отчетния период след датата на това решение.

---

<sup>10</sup> Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията от 5 август 2009 г. относно списъка на операторите на въздухоплавателни средства, които са извършвали авиационна дейност, включена в списъка от приложение I към Директива 2003/87/ЕО (ОВ L 219, 22.08.2009 г., стр. 1).

## Член 11

### Прилагане

- (1) Държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушение на разпоредбите, приети съгласно настоящия регламент, и предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби най-късно до 31 декември 2023 г., като я уведомяват без забавяне за всякакви последващи изменения, които ги засягат.
- (2) Държавите членки гарантират, че всеки оператор на въздухоплавателни средства, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 5, подлежи на глоба. Въпросната глоба е най-малко два пъти по-голяма от производението на средногодишната цена на авиационното гориво за един тон и общото количество на незареденото гориво за една година.
- (3) Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 4 по отношение на минималния дял на УАГ, подлежи на глоба. Въпросната глоба е най-малко два пъти по-голяма от производението на разликата между средногодишната цена на конвенционалното авиационно гориво и на УАГ за един тон и количеството на авиационните горива, което не отговаря на минималния дял, посочен в член 4 и приложение I;
- (4) Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 4 по отношение на минималния дял на синтетичните авиационни горива, подлежи на глоба. Въпросната глоба е най-малко два пъти по-голяма от производението на разликата между средногодишната цена на синтетичното авиационно гориво и на конвенционалното авиационно гориво за един тон и количеството на авиационното гориво, което не отговаря на минималния дял, посочен в член 4 и приложение I.
- (5) В решението си за налагане на глобите, посочени в параграфи 3 и 4, компетентните органи обясняват методиката, приложена за определянето на цената на авиационното гориво, УАГ и синтетичното авиационно гориво на пазара на Съюза въз основа на подлежащи на проверка и обективни критерии, включително последния наличен техническия доклад, посочен в член 12;

- (6) Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който е натрупал недостиг спрямо задължението, предвидено в член 4 по отношение на минималния дял на УАГ или на синтетичните горива през даден отчетен период, през следващия отчетен период доставя на пазара количеството от съответното гориво, равняващо се на недостига, в допълнение към задължението си за отчетния период. Изпълнението на това задължение не освобождава доставчика на гориво от задължението да плати санкциите, предвидени в параграфи 3 и 4 от настоящия член.
- (7) Държавите членки разполагат с необходимата правна и административна рамка на национално равнище за осигуряване на изпълнението на задълженията и на събирането на глобите.
- (8) Държавите членки гарантират, че получените от глобите приходи или паричната равностойност на тези приходи се използват в подкрепа на научноизследователски и иновационни проекти в областта на УАГ, производството на УАГ или механизми, които позволяват да се преодолеят ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива.

## *Член 12*

### **Събиране на данни и публикуване**

Всяка година Агенцията публикува технически доклад въз основа на годишните доклади, посочени в членове 7 и 9, и го представя на Съвета и на Европейския парламент. Посоченият доклад съдържа поне следната информация:

- а) количеството УАГ, закупено от операторите на въздухоплавателни средства на равнището на Съюза, като съвкупна стойност, за използване за полети в търговския въздушен транспорт, заминаващи от дадено летище в Съюза, както и по летища в Съюза;
- б) количеството УАГ и синтетично авиационно гориво, доставено на равнището на Съюза като цяло и по летища в Съюза, както и анализ на капацитета на доставчиците във всяка държава членка да изпълнят планираната траектория на инкорпориране;

- б а) количеството УАГ, доставено в третите държави, с които е сключено споразумение за въздухоплавателни услуги от Съюза, или от Съюза и неговите държави членки, и доколкото е възможно, в други трети държави;
- в) състоянието на пазара, включително информация за цените, и тенденциите в производството и използването на УАГ в Съюза и в третите държави, с които е сключено споразумение за въздухоплавателни услуги от Съюза, или от Съюза и неговите държави членки, и доколкото е възможно, в други трети държави. Състоянието на пазара включва информация за развитието на ценовата разлика между УАГ и изкопаемите горива;
- г) степента на спазване на изискванията от страна на летищата по отношение на задълженията, определени в член 6;
- д) степента на спазване на изискванията от страна на всеки оператор на въздухоплавателни средства и доставчик на авиационно гориво, който има задължение съгласно настоящия регламент през отчетния период;
- е) произхода и характеристиките на всички УАГ, закупени от оператори на въздухоплавателни средства за използване за полети, заминаващи от летища в Съюза.
- ж) средногодишната концентрация на общо ароматни въглеводороди, нафтадени и сяра в авиационното гориво, доставяно средно на равнището на Съюза и по летища в Съюза.

Агенцията се консултира с комитета, посочен в член 13а, параграф 1, при изготвянето на този доклад.

### *Член 13*

#### **Преходен период**

Чрез дерогация от член 4, параграф 1 от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2034 г., за всеки отчетен период, доставчикът на авиационно гориво може да доставя минималния дял УАГ, определен в приложение I, като среднопретеглена стойност за цялото количество авиационно гориво, което е доставил на летищата в Съюза за този отчетен период.

### *Член 13а*

#### Процедура на комитет

- (1) Комисията се подпомага от Авиационния комитет RefuelEU, наричан по-долу „Комитетът“. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
- (2) При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

### *Член 14*

#### **Доклади и прегледи**

До 1 януари 2027 г. и на всеки пет години след това службите на Комисията представят на Европейския парламент и на Съвета доклад относно развитието на пазара на авиационни горива и неговото въздействие върху вътрешния авиационен пазар на Съюза, включително по отношение на евентуалното разширяване на обхвата на настоящия регламент по отношение на други източници на енергия и други видове синтетични горива, определени в Директивата за енергията от възобновяеми източници, по-специално електричество и водород, евентуалното преразглеждане на минималните дялове от член 4 и приложение I, както и равнището на глобите. В доклада се взема предвид развитието на политиката в други държави, включително в контекста на многостранните и двустранните споразумения със Съюза, и се включва подробна оценка на въздействието на настоящия регламент върху свързаността на островите и отдалечените територии, върху конкурентоспособността на европейските въздушни превозвачи и летищни центрове спрямо техните конкуренти в съседни държави, върху изместването на въглеродни емисии и, когато е налична, информация относно разработването на потенциална рамка на политиката за внедряване на УАГ на равнището на ИКАО. Освен това докладът включва информация относно технологичните постижения в областта на научните изследвания и иновациите в отрасъла на въздухоплаването, които имат отношение към УАГ, включително по отношение на намаляването на емисиите, различни от CO<sub>2</sub>.

В доклада може да бъде разгледан въпросът дали настоящият регламент следва да бъде изменен, както и варианти за изменения по целесъобразност, в съответствие с потенциалната рамка на политиката за внедряване на УАГ на равнището на ИКАО.

Сред тези варианти службите на Комисията разглеждат включването на механизми за подпомагане на производството и използването на УАГ, включително събирането и използването на средства, както и други механизми, позволяващи да се преодолеят ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива. Тези механизми следва да имат за цел ограничаване на неблагоприятните въздействия на настоящия регламент върху въздушните връзки, избягване на пренасочването на трафика към летищни центрове в трети държави и намаляване на изместването на въглеродни емисии.

По-специално, при липсата на задължителна схема на международно равнище за използването на УАГ за международни полети с подобно равнище на амбиция в сравнение с изискванията, определени в настоящия регламент, или на механизми, разработени на международно равнище, позволяващи да се предотврати рискът от изместване на въглеродни емисии и нарушаването на конкуренцията в международното въздухоплаване до 31 декември 2026 г., Комисията разглежда специални механизми, насочени към предотвратяване на тези последици, включително, ако е целесъобразно, разширяване на приложното поле на Регламент (ЕС)...<sup>11</sup> към международното въздухоплаване, както и други видове мерки, като се взема предвид крайното местоназначение извън територията на Съюза.

Комисията се консултира с комитета, посочен в член 13а, параграф 1, при изготвянето на този доклад, най-малко 6 месеца преди приемането му.

---

<sup>11</sup> РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА [...] за установяване на механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите

## Член 15

### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Регламентът се прилага от 1 януари 2023 г.

Членове 4 и 5 обаче се прилагат от 1 януари 2025 г., а членове 7 и 9 се прилагат от 1 април 2024 г. за отчетния период за 2023 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

### **Приложение I (обемни дялове)**

- а) От 1 януари 2025 г. — минимален дял от 2 % за УАГ;
- б) От 1 януари 2030 г. — минимален дял от 6 % за УАГ, от които минимален дял от 0,7 % за синтетични авиационни горива;
- в) От 1 януари 2035 г. — минимален дял от 20 % за УАГ, от които минимален дял от 5 % за синтетични авиационни горива;
- г) От 1 януари 2040 г. — минимален дял от 32 % за УАГ, от които минимален дял от 8 % за синтетични авиационни горива;
- д) От 1 януари 2045 г. — минимален дял от 38 % за УАГ, от които минимален дял от 11 % за синтетични авиационни горива;
- е) От 1 януари 2050 г. — минимален дял от 63 % за УАГ, от които минимален дял от 28 % за синтетични авиационни горива;

### **Приложение II — Образец за докладване от оператори на въздухоплавателни средства**

Летище от Съюза	Код по ICAO на летището от Съюза	Необходимо авиационно гориво за една година (в тонове)	Действително заредено количество авиационно гориво (в тонове)	Количество на незареденото гориво за една година (в тонове)	Общо количество на незареденото гориво за една година (в тонове)

### **Образец за докладване на операторите на въздухоплавателни средства относно покупките на УАГ**

Доставчик на гориво	Закупено количество (тонове)	Технология за преобразуване	Характеристики	Произход на изходната суровина	Емисии през целия жизнен цикъл